

# 令和3年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会

## 議事録

- 日時：令和3年7月15日（木）10時00分～11時30分
- 場所：埼玉教育会館 2階 201・202会議室
- 配布資料
  - ・次第
  - ・名簿・席次表
  - ・資料1 交通事業者の運行継続支援金（令和2年度事業）の活用実績について
  - ・資料2 AIデマンド交通について
  - ・資料3 コミュニティバス等の利用状況について
  - ・資料4 補正係数の取り扱いについて
  - ・参考資料1 令和2年度さいたま市地域公共交通協議会 第1回バス専門部会 議事録
- 出席者名
  - ・交通ジャーナリスト 鈴木 文彦
  - ・国際興業株式会社 運輸事業部 次長 中村 浩幸
  - ・東武バスウエスト株式会社 運輸統括部業務課 課長 山科 和仁
  - ・西武バス株式会社 計画部 部長 関根 康洋
  - ・朝日自動車株式会社 専務取締役 日置 岳人  
(代理：田沼 健一)
  - ・一般社団法人埼玉県バス協会 専務理事 関根 肇
  - ・一般社団法人埼玉県乗用自動車協会 事務局長 藤田 貢
  - ・国際興業労働組合 中央執行副委員長 山本 道夫
  - ・さいたま市交通安全保護者の会（母の会） 会長 家崎 清子
  - ・さいたま市障害者協議会 会長 中野 勇
  - ・さいたま市自治会連合会 会長 松本 敏雄
  - ・さいたま市老人クラブ連合会 副会長 高桑 稔
  - ・公募市民 小野 行俊  
(当日欠席)
  - ・公募市民 高田 博
  - ・公募市民 戸村 順子
  - ・さいたま市 都市局 都市計画部 部長 篠崎 靖夫

# 1. 開会

## 【事務局】

- ・ 定刻となりました。ただいまから、令和3年度さいたま市地域公共交通協議会第1回バス専門部会を開会いたします。私は司会を務めさせていただきます交通政策課の武田です。どうぞよろしくお願いいたします。
- ・ 本日は、マイクの消毒など、感染リスクを最小限に抑えて進行させていただきます。皆様におかれましても、会議中のマスクの着用など、ご協力をお願い致します。
- ・ 次に、本日の資料について、確認させていただきます。

### (資料確認)

- ・ ここで名簿と席次表の訂正となります。埼玉県バス協会の関根様の肩書は専務理事に修正させていただきます。大変申し訳ございませんでした。
- ・ それでは、これより報告に移りたいと存じます。進行につきましては、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程に部会長が議長となることとなっておりますので、鈴木部会長にこれからの会議の進行をお願いしたいと存じます。鈴木部会長、よろしくお願いいたします。

## 【鈴木部会長】

- ・ さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程により、議長を務めさせていただきます。それでは、まず、委員の出席状況について事務局より報告をお願いしたい。

## 【事務局】

- ・ 本日は、16名の委員中15名の出席でございます。したがって、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会設置規程による委員の過半数に達しておりますので、本日の会議は成立いたしますことをご報告いたします。

## 【鈴木部会長】

- ・ 事務局の報告のとおり、本日の会議は成立した。次に、会議録の署名委員を決めたいが、さいたま市地域公共交通協議会バス専門部会運営規程により、私から指名させていただきます。今回の署名については、山科委員、戸村委員、以上お二人をお願いしたいと思うが、よろしいか。

### (出席者全員一致で了承)

## 【鈴木部会長】

- ・ それでは、山科委員、戸村委員、後日、事務局が議事録を作成の上持参するので、ご署名をよろしくお願いいたします。続いて、本日の会議の公開について諮りたい。本日の議事に関して、非公開事項に該当する案件があるか事務局に伺いたい。

**【事務局】**

- ・ 本日の会議で、非公開事項に該当する議事はありません。

**【鈴木部会長】**

- ・ 事務局から、本日は非公開事項に該当する議事がないとのことであったので、本日の会議を公開で行いたいが、よろしいか。

(出席者全員一致で了承)

**【鈴木部会長】**

- ・ それでは、本日、会議は公開とする。事務局は、傍聴者について報告をお願いしたい。

**【事務局】**

- ・ 本日は傍聴者はおりません。

## 2. 報告

### (1) 交通事業者の運行継続支援金（令和2年度事業）の活用実績について

#### 【事務局】

資料1「交通事業者の運行継続支援金（令和2年度事業）の活用実績について」の説明

#### 【松本委員】

- ・ コロナ禍で大変な状況にある中、飲食業など様々な職種が苦境に立たされている。国がそれらを支援すると決まったものの、申請してもなかなか振り込まれない状況であり、もっと早く対応できないかと思っている。さいたま市の対応は良いことだと思うが、いつ会社の状況を把握し、いつ支援金を交付すると決めたのか、検討の過程について伺いたい。

#### 【事務局】

- ・ 令和2年度4月に緊急事態宣言が出されたときに、公共交通の利用者は半減しました。そのときタクシー協会、バス協会から要望があり、市の内部で対策を検討しておりました。国の補助金についてもその頃に予算がつきましたので、内部では7月末に意思決定し進めてまいりました。

#### 【松本委員】

- ・ 7月に意思決定したということだが実際に支払ったのはいつなのか。国や他の地方自治体では支払いが遅くなっていることが問題となっている。

#### 【事務局】

- ・ 申請は事業者ごとに8月末から10月末までの期間で受け付けました。支払い手続きは、申請から2週間で実施しました。

#### 【松本委員】

- ・ それを聞いて安心した。補助金を出す予定なら早く支払うほうが安心できると思う。

#### 【戸村委員】

- ・ 令和3年度の支給金給付はどのようになっているか。

#### 【事務局】

- ・ 令和3年度は現在のところ予定しておりません。前年度のように利用者が半減するほどの状況ではないため、各交通事業者には支援金のない状況で営業していただいています。全国的な状況等も鑑みて、支給の必要性を検討したいと思います。
- ・ ホームページで公共交通における感染症の安全対策をアピールしております。こちらはバス会社と協力して取り組みたいと考えております。

### 【戸村委員】

- ・ 支援金のことも考慮してこれからの公共交通を考えていかないといけない。

## (2) AI デマンド交通について

---

### 【事務局】

資料2「AI デマンド交通について」の説明

### 【高田委員】

- ・ 柏崎・美幸町地区は旧市街、美園地区は新市街ということで利用階層が全く異なると思う。  
また、今後は世間一般的に環境施策の重要度が高まってくると予想されるため、そういった観点からも AI デマンド交通が重要視されるのではないかと。

### 【事務局】

- ・ まだ分析途中ではありますが、美園地区はまちづくりの途上段階であるなど、2地区の地域特性は異なる状況です。そのような地域特性を踏まえつつ、各地区に適する AI デマンド交通のあり方を検討していきます。

### 【戸村委員】

- ・ AI デマンド交通の利用者は、ドアツードアで移動できる点をメリットに感じて使っていると思う。路線バスと乗り継げたほうが路線バスの活性化につながると思うが、高齢者・障害者・妊婦にとって乗り継ぎは大仕事と予想される。むしろ、乗り継ぎを前提とすることで、そのような属性の方から敬遠されるのではないかと。
- ・ 乗合タクシーと AI デマンド交通は似ているため、役割の違いをはっきりさせてほしい。交通空白地区・交通不便地区等での運行を前提としているのは同じなので、AI デマンド交通の良さをはっきりさせないといけないのではないかと。
- ・ 美園地区では若い方が多いため、WEB 予約ができる人も多いと思うが、利用したい方には高齢者もいるため、電話予約もできたほうが良いと思う。

### 【事務局】

- ・ 高齢者や妊婦の方など、乗換が難しい方への対応は課題と認識しております。市の様々な部署と連携して解決策を検討してまいります。
- ・ 乗合タクシーと AI デマンド交通の位置づけは実証運行の結果をもとに検討しています。検証項目としては、例えば他都市では乗合率が上昇しないという結果が出ておりますが、さいたま市でも同様の結果となるのか、そういった検証を継続していきたいと考えています。

- ・ 乗合タクシーは定時定路線であり、路線に合わせて人が動くため、乗合率は高くなっております。一方で、AI デマンド交通は面で人を拾うため利便性低下の懸念があります。しかしながら、本数が少なくとも出来るだけ近くに停留所がほしいという方が多いエリアもあるため、研究しながら進めたいと思います。
- ・ 2 地区は世代構成に違いがあります。美園地区は若い世代が多くアプリ予約だけでも十分利用者が多くなっていますが、柏崎・美幸町地区はスマートフォン所有者が少なく WEB 予約のみの場合は予約できる方が限られてしまいます。そのため、柏崎・美幸町地区では電話予約を残していく予定です。予約方法に関しては、利用状況を見ながら検討を進めていきたいと考えております。

#### 【戸村委員】

- ・ 乗合タクシーも AI デマンド交通も目的地は駅や商業施設などでありある程度共通している。停留所まで自力で行く必要性の有無が両者の違いと認識している。

#### 【中野委員】

- ・ 柏崎・美幸町地区では障害者の利用はどれくらいみられたのか。

#### 【事務局】

- ・ 現在は実証運行中のため、車いすを畳んでの利用は可能であるものの、車いすに乗ったままの乗車はできません。そこは課題として認識しておりますので、実証運行中の利用状況を踏まえて今後の検討課題といたします。

#### 【中野委員】

- ・ 丸山病院や商業地区を利用するのは障害者も同じなのでよろしくお願ひしたい。

#### 【松本委員】

- ・ 柏崎・美幸町地区は高齢化社会の特色が表れている地区であり、このような地区では、病院・駅・商業施設が主要な目的地となる状況が今後 20～30 年は続くと思う。
- ・ 美園地区は発展途上で住宅や人口が増えている。一般的に若者の間では自動車免許を必要としない層が増えていると言われている。そのため、美園地区においても、今後自動車保有状況が変わる可能性があるかと予想している。
- ・ 地下鉄 7 号線の岩槻駅への延伸に関しては、利用人口が増えないと難しい。美園地区については今後も動向に注視しつつ対応してほしい。
- ・ 今後の検討事項のうち、バス待ち環境の改善とは具体的に何を指しているのか。

#### 【事務局】

- ・ バス待ち環境の改善とは、バス停近くのコンビニエンスストアと連携して敷地内にベンチを設置する、近くに公共用地が空いている場合には、そこにベンチや上屋を設置することが考えられます。バス利用者が苦痛なく待てる環境を作りたいと考えております。

#### 【松本委員】

- ・ 停留所は安全、防犯を配慮する必要があるので検討してほしい。

#### 【山本委員】

- ・ 今後の検討事項に「路線バスへの乗換え促進」を挙げていただくなど、路線バスの活性化を考慮いただき感謝している。一方、本数の少ない路線に乗り換える場合、遅延のリスクがあり、両方の交通事業者にとってプレッシャーになると考えている。対応として、すでに乗っている乗客を待たせてでももう片方の交通手段の到着を待つ等が考えられるが、その場合は路線バスとAI デマンド交通、いずれも遅れるリスクが想定される。起終点の停留所を活用することでリスクを低減できる可能性もあるため、検討の際の参考としていただきたい。

#### 【鈴木部会長】

- ・ 前回の部会で、ネットワークの中で AI デマンド交通が全体のネットワークの中でどのように位置づけられるかが重要と申し上げた。引き続き検討いただきたい。ネットワーク上の位置づけとして有効性が判断されても、事業性が低いと財政負担を考慮しなくてはならない。どの程度事業性があるかも検討してほしい。
- ・ 戸村委員からの指摘は重要である。乗合タクシーとの関係は課題になってくるだろう。乗合タクシーは地域の人々に関わり成立しているが、AI デマンド交通は地域組織の立ち上げがなく実証実験が進められている。この位置づけの違いを整理する必要があるのではないか。
- ・ AI デマンド交通の利用者の目的地の多くは岩槻の市街地であり、乗り継いだバスでたどり着くところも同じである。距離もそれほどないため乗り継ぎを促進するのは難しいのではないか。広域の目的地に向けて乗り継ぐことはあるかもしれないが、この距離では厳しいだろうと思う。

#### 【事務局】

- ・ 全体のネットワークでの位置づけは検討を進めていきます。
- ・ 柏崎・美幸町地区では公式の協議会はありませんが、地域が主体となって利用促進を行っています。現在、地域主体で公園まで AI デマンド交通で移動して散歩するなどの活動を促していくこともできないかと考えております。
- ・ 乗合タクシーは収支率 40%を基準としていますが、現状の AI デマンド交通

ではそこまで達しない可能性が高いと考えています。埼玉トヨペットと連携しながら広告やスポンサーを集めるなどしているため、そういった収入も含めて事業性の検証を行います。

- ・ ガイドラインの中では地域交通は路線バスの補完と位置付けております。路線バスの維持が重要であり、交通空白地区・交通不便地区等を乗合タクシーや AI デマンド交通でカバーしていきます。現在の AI デマンド交通運行エリアでは運行距離が短いですが、運行エリアのさらに北側から要望が来ています。どうすれば乗り継ぎが苦にならないかアンケート調査等を行い検討していきたいと思います。

### (3) コミュニティバス等の利用状況について

### (4) 補正係数の取り扱いについて

---

#### 【事務局】

資料 3「コミュニティバス等の利用状況について」、資料 4「補正係数の取り扱いについて」の説明

#### 【鈴木部会長】

- ・ 補正係数については判断が難しい。実証運行を実施している他地域では、この期間の数字で判断することは難しいと考えているところが多い。実証運行を当面継続するところもあれば中断するところもある。補正係数をそのまま適用して判断することができるか判断が難しい。
- ・ 昨年度は、今年度になれば一定程度利用が戻った状態で安定すると考えていたが、先が見えない状況である。どちらが適切と言い切れないが、個人的には参考値にしたほうが適切かと思う。

#### 【松本委員】

- ・ 部会長の話の通り、コロナ感染状況はワクチン接種がどれだけ進んだかで変わる。さいたま市では大規模会場を設けているが今後のワクチン供給の見通しがつかず市の職員も苦勞している。
- ・ 自治会連合会で聞く限りでは高齢者はかなりワクチン接種が進んでいる。これから若い人にも接種が進んでいくので、ワクチンの接種状況の正確な数字を市の担当者に問い合わせている状況である。若い人も接種しないと感染者数は下がらないと思う。
- ・ 推定でやっても差が出る部分はあるため、ある程度見通しがついた段階で判

断したほうが良いと思う。若干延ばして正確な判断ができるように検討した方が良い。

**【関根委員】**

- ・ 当社はコロナ禍において会社創立以来の危機的状況であり、けた違いの赤字となっている。そのため、令和2年度の運行継続支援金給付はありがたく思っている。オリンピックの開催前には一定程度回復すると考えていたが、四半期は75%くらいで推移している。ワクチン接種がカギとなるため、利用状況が安定するには9~10月までかかるのではないか。
- ・ 弊社では西区コミュニティバスの運行を受託しているが、現在の状況では運行改善の評価はしかねると思う。路線バスも本数を減らすべきか検討中だが、現在は密を避けるため、サービス量は3%しか減らしていない状況である。
- ・ 今年も我慢の年と思い頑張っているので、事務局の提案通り、今年も参考値扱いで良いのではないか。

**【鈴木部会長】**

- ・ 事務局提案で良いという意見だが、ほかのご意見があれば伺いたい。

(意見なし)

**【鈴木部会長】**

- ・ 補正係数の取り扱いについては参考値とすることで進めていきたいがよろしいか。

(出席者全員一致で了承)

**【鈴木部会長】**

- ・ それではそのように進めていく。

### 3. その他

---

#### 【鈴木部会長】

- ・ 全体を通して意見はあるか。

(意見なし)

### 4. 閉会

---

#### 【事務局】

- ・ 本日は、長時間に渡り活発なご議論を頂き有難うございました。補正係数の取り扱いにつきましては、対面か書面かはまだ決まっておりませんが、地域公共交通協議会に諮らせていただきます。次回のバス専門部会については、10月頃の開催を予定しております。日程が決まり次第、ご案内させていただきますので、よろしくお願いいたします。
- ・ それでは、これを持ちまして、令和3年度さいたま市地域公共交通協議会第1回バス専門部会を閉会いたします。本日は、ありがとうございました。

以上